



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances

MISE EN ŒUVRE D'ASBU

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note reconnaît l'appui apporté par l'OACI au déploiement de nouvelles solutions de gestion du trafic aérien (ATM), en créant le Groupe de travail multidisciplinaire sur les difficultés économiques liées à la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (MDWG-ASBU) pour relever les défis économiques que pose la mise en œuvre des ASBU, et en proposant dans l'Annexe 8 de la cinquième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) une méthodologie de haut niveau pour aider les États à améliorer les performances de leurs systèmes ATM.

La note préconise en outre que l'OACI réalise d'autres activités portant sur l'application pratique d'incitatifs opérationnels pour faciliter le déploiement de nouveaux concepts ATM, comme l'examen initial de tels incitatifs lors de l'élaboration de nouveaux concepts ATM.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation figurant au paragraphe 3.4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI fournissent aux parties prenantes du système de gestion du trafic aérien (ATM) du monde entier une référence technique pour moderniser l'ATM, en s'appuyant sur des mises à niveau par bloc harmonisées.

1.2 Outre le cadre technique ASBU, la communauté ATM attend aussi de l'OACI qu'elle favorise la modernisation de l'ATM à l'échelle mondiale :

- a) en partageant les meilleures pratiques de mise en œuvre des ASBU ;

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par le ICCAIA.

- b) en étoffant l'analyse de cas de déploiement des ASBU par des parties prenantes ATM novatrices (ANSP, usagers de l'espace aérien, aéroports, gestionnaires de réseau) ;
- c) en compilant les meilleures pratiques des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pour l'organisation de démonstrations des avantages, notamment de démonstrations du bien-fondé de la conception de très grande ampleur ;
- d) en définissant des incitatifs opérationnels pour favoriser l'investissement dans de nouveaux systèmes ATM par les usagers de l'espace aérien grâce à des politiques novatrices [par exemple, plus efficace mieux servi, meilleurs moyens mieux servi (MCBS)], remplaçant le principe traditionnel « premier arrivé premier servi ».

1.3 Dans sa Recommandation 6/2, la Douzième conférence de navigation aérienne était convenue :

- a) que l'OACI élabore un ensemble approprié de principes d'incitation opérationnelle et économique pour permettre d'obtenir rapidement les avantages des nouvelles technologies et procédures décrites dans les modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation, pour appuyer des améliorations opérationnelles tout en maximisant la sécurité, la capacité et l'efficacité globale du système ;
- b) que les États et les organisations internationales contribuent à ces travaux.

1.4 En conséquence, l'OACI a créé en 2013 le groupe de travail multidisciplinaire (MDWG) dans le but de jeter un pont entre les domaines opérationnel et économique et de relever les défis économiques liés à la mise en œuvre des ASBUS, en tenant compte des quatre principes clés de l'OACI en matière de redevances, à savoir la transparence, la relation aux coûts, la non-discrimination et la consultation des usagers.

1.5 Le MDWG de l'OACI a tenu deux réunions, en février 2014 et 2015, et a poursuivi ses travaux au sein de quatre sous-groupes de travail chargés des mandats suivants :

- WG 1 : Identification des meilleures pratiques d'incitation (notamment financière et opérationnelle) à l'appui de la mise en œuvre des ASBU
- WG 2 : Analyse de cas et analyse coût-avantages de la mise en œuvre des ASBU
- WG 3 : Modèles de financement de la mise en œuvre des ASBU
- WG 4 : Politiques de l'OACI

1.6 À l'issue de ses travaux, le MDWG, dont les résultats ont été intégrés à l'Annexe 8 de la cinquième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), a proposé une méthode en sept étapes, comprenant notamment une évaluation du besoin d'incitatifs opérationnels et financiers. On peut aussi consulter le rapport détaillé du MDWG, qui contient des orientations sur l'analyse des besoins, les analyses de cas, les analyses coût-avantages, les instruments financiers et l'application des incitatifs.

2. INCITATIFS OPÉRATIONNELS

2.1 Le besoin d'incitatifs opérationnels pour soutenir la modernisation de l'ATM et le déploiement des ASBU est maintenant largement reconnu, du moins en principe, et différents modèles sont proposés : meilleurs moyens mieux servi, plus efficace mieux servi et MCBS.

2.2 Cependant, transformer ces modèles dans la pratique en concepts opérationnels constitue un défi :

- a) le concept de « ...mieux servi » va à l'encontre de l'attachement au principe d'équité, qui est profondément ancré chez les experts ATM ;
- b) les ANSP, s'ils sont d'accord avec les objectifs des incitatifs opérationnels, tiennent à conserver une certaine latitude opérationnelle pour résoudre les conflits et peuvent être réticents à donner leur assentiment à des règles de solution de conflits donnant systématiquement la priorité aux aéronefs les plus efficaces ;
- c) les incitatifs opérationnels sont rarement pris en considération pendant les premières étapes d'élaboration de nouveaux concepts ATM. plus efficace mieux servi, meilleurs moyens mieux servi

3. CONCLUSION

3.1 Sur la base des travaux du groupe MDWG, il est nécessaire d'élaborer de façon détaillée au sein de l'OACI des lignes directrices et des outils pour soutenir la mise en œuvre des ASBU, notamment des scénarios de financement, des analyses de cas et des études de faisabilité. Le cadre de mise en œuvre des incitatifs opérationnels et des lignes directrices détaillées doit notamment inclure :

- a) l'évaluation des impacts potentiels de ces incitatifs sur toutes les parties prenantes et des modifications de leur comportement opérationnel à prévoir ;
- b) l'évaluation de l'effet des mesures MCBS sur les inefficacités de l'ensemble du système ;
- c) l'évaluation de la charge de travail qui pourrait être ainsi créée.

3.2 En plus d'élaborer des lignes directrices sur la mise en œuvre d'incitatifs opérationnels sur le terrain, l'OACI devrait promouvoir l'échange d'idées sur les incitatifs opérationnels possibles dès le début de l'élaboration de cas d'utilisation et de scénarios opérationnels pour les nouveaux concepts. L'inclusion de cas d'utilisation dans les nouveaux concepts devrait être non contraignante, mais faciliterait la mise en œuvre étant donné qu'ils auraient été envisagés dès l'origine dans le cadre des nouveaux concepts ATM. Ces travaux devraient être complétés par des essais en exploitation.

3.3 Le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et l'Association du transport aérien international (IATA) appuient les mesures MCBS et sont prêtes à soutenir les initiatives de l'OACI qui en favoriseront la mise en œuvre pratique.

3.4 La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 4.3/x – Mise en œuvre d’ASBU pour améliorer les performances

Il est recommandé que la Conférence :

- a) note le contenu de la présente note de travail ;
- b) demande à l’OACI d’élaborer des lignes directrices détaillées sur l’utilisation d’incitatifs financiers et opérationnels pour appuyer la mise en œuvre des ASBU ;
- c) demande à l’OACI d’examiner les incitatifs opérationnels possibles lors de l’élaboration de nouveaux concepts ATM.

— FIN —